II. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനത്തിലേക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(i) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. സ്പീക്കർ : ഓർഡർ, ഓർഡർ.....ചോദ്യം നമ്പർ 91

1 (*91) റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ പ്രവർത്തനം

ശ്രീ. പി.എസ്. സുപാൽ :
ശ്രീ. കെ. പ്രകാശ് ബാബു :
ശ്രീ. പി. നാരായണൻ :
ശ്രീ. പി. വിശ്വൻ :
ശ്രീ. എൻ. കണ്ണൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ എന്നു മുതലാണ്;

(ബി) ഈ കോർപ്പറേഷന് ആവശ്യമായ പണം സമാഹരിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം മാർഗ്ഗങ്ങളാണ് സ്വീകരിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) ഈ കോർപ്പറേഷന്റെ കീഴിൽ എന്തെല്ലാം ജോലികളാണ് ഏറ്റെടുത്ത് ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഡി) സംസ്ഥാനത്ത് ഏതെല്ലാം റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങളാണ് റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ ഇപ്പോൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നത്;

(ഇ) സംസ്ഥാനത്ത് കൂടുതൽ റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും നിർമ്മാണം റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷനെ ഏൽപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശമുണ്ടോ;

(എഫ്) എങ്കിൽ ഏതൊക്കെ റോഡുകളുടേയും പാലങ്ങളുടേയും നിർമ്മാണമാണ് ഏൽപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ജി) സംസ്ഥാനത്തെ ഏതെല്ലാം പാലങ്ങളുടേയും റോഡുകളുടേയും നിർമ്മാണം കോർപ്പറേഷന്റെ മേൽനോട്ടത്തിൽ പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : ഈ നിയമസഭയുടെ ആദ്യ സമ്മേളനത്തിലും ആദ്യ ചോദ്യം എനിക്കായിരുന്നു. രാജകുടുംബാംഗങ്ങൾ സന്നിഹിതരായിട്ടുള്ള ഈ ദിവസവും ആദ്യത്തെ ചോദ്യം എനിക്കുതന്നെ. ഞാൻ അവരെ പ്രത്യേകം സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു.

(എ) 7.10.1999 മുതൽ റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ബി) ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്ന് ആവശ്യമായ പണം സമാഹരിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി&ജി) റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്തു നടത്താൻ കോർപ്പറേഷൻ സജ്ജമായി വരികയാണ്.

വെങ്ങോലി, വെങ്ങളം, ചെങ്ങോട്ടുകാവ്, നന്തിബസാർ, മുഴുപ്പിലങ്ങാട്, ചൊവ്വ, നടാൽ, ഇരിങ്ങാലക്കുട, കല്ലേറ്റുങ്കര, ചാലക്കുടി-മാള, കൊരട്ടി, പന്നിയങ്കര, വെസ്റ്റ് ഹിൽ - ചുങ്കം, തൃപ്പൂണിത്തുറ, മീഞ്ചന്ത എന്നീ റെയിൽവേ ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകളുടെ പ്രവൃത്തി ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ

1. ഇരിമ്പന - കളമശ്ശേരി - നെടുമ്പാശ്ശേരി - അങ്കമാലി റോഡ്
2. കോട്ടയം - ചങ്ങനാശ്ശേരി ബൈപ്പാസ്
3. കോട്ടയം - കുമരകം - വെച്ചൂർ - ചേർത്തല റോഡ്
4. തിരുവല്ല ബൈപ്പാസ്
5. വൈറ്റില ഫ്ളൈഓവർ

എന്നിവ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുന്നതിനുള്ള സാദ്ധ്യതാ പഠനം നടന്നുവരികയാണ്. ഇതിനുപുറമേ നെടുമ്പാശ്ശേരി-മറ്റൂർ റോഡ് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ സാദ്ധ്യതാ പഠനത്തിന് ലൂയിസ്-ബർജർ ഇന്റർനാഷണൽ ഇൻകോർപ്പറേറ്റഡ് എന്ന കമ്പനിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. കെ. പ്രകാശ് ബാബു</u> : ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ ഇന്നത്തെ ആദ്യത്തെ ചോദ്യം ചോദിക്കുവാനുള്ള അവസരം എനിക്കാണ് കിട്ടിയത്. ബി - ചോദ്യത്തിന്റെ ഉത്തരമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞപ്പോൾ എല്ലാ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളെയും സമീപിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കുകയുണ്ടായി. അങ്ങനെ ഏതെല്ലാം ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളെ ഇതുവരെയായി സമീപിച്ചിട്ടുണ്ട്; ഏതെല്ലാം ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ ഈ കാര്യത്തിൽ കോർപ്പറേഷനെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സന്നദ്ധമായിട്ടുണ്ട്; എത്ര രൂപ സമാഹരിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : റെയിൽവ ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി ഹഡ്കോ ഒരു പ്രോജക്ട് സമർപ്പിച്ചു. ഇതിനോടകം 59.15 കോടി രൂപ ഹഡ്കോയിൽനിന്നും വായ്പ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. കെ. പ്രകാശ് ബാബു</u> : നെടുമ്പാശ്ശേരിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട റോഡിന്റെ സാദ്ധ്യതാ പഠനത്തിനുവേണ്ടി ഒരു കമ്പനിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ ഏറ്റെടുക്കുവാൻ പോകുന്ന എല്ലാ വർക്കുകൾക്കും അങ്ങനെ ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡിയും അതുപോലെ മിനിമം ഇത്ര രൂപയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് ആയിരിക്കണമെന്ന് നാഷണൽ ഹൈവേ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ എന്നീ തരത്തിലുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് വ്യക്തമാക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സാദ്ധ്യതാ പഠനവും ഡീറ്റെയിൽഡ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് സ്റ്റഡിയും നടത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ വർക്കുകൾ ഏറ്റെടുക്കുകയുള്ളൂ.

<u>ശ്രീ. പി. നാരായണൻ</u> : നിലവിൽ ഭരണാനുമതിയുള്ളതും ബഡ്ജറ്റിൽ വോളിയം-I-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടും 20 ശതമാനം സംഖ്യ ഇല്ലാത്തതിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പേരിൽ ടെണ്ടർ ചെയ്ത് പണി തുടങ്ങിയിട്ടില്ലാത്ത പാലങ്ങളുടേയും റോഡുകളുടെയും പണി പുതിയ കോർപ്പറേഷന്റെ കീഴിൽ നടത്തുവാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : കേരളത്തിലെ 9,000 കിലോ മീറ്റർ റോഡുകൾ - സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളും മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകളും - ആ റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു Strategic Option Study 'റൈറ്റ്സ്' എന്ന കേന്ദ്ര പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം നടത്തുകയുണ്ടായി. ആ 9,000 കിലോമീറ്ററിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത് 2810 കിലോമീറ്ററാണെന്നാണ് അവർ കണ്ടെത്തിയത്. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ ഏകദേശം 1400 കിലോമീറ്റർ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലും മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡിലും ഉൾപ്പെട്ട 2810 കിലോമീറ്റർ, ഇതിൽ രണ്ടിലും ഉൾപ്പെടാത്ത ചില ഭാഗങ്ങൾ അവർ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. കാരണം ദൈർഘ്യം കുറയുന്ന ഷോർട്ട് കട്ടുകളൊക്കെ അതിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 2810 കിലോമീറ്ററും 1400 കിലോമീറ്ററും ഉൾപ്പെടെ ഏകദേശം നാലായിരത്തിൽപ്പരം റോഡിലൂടെയാണ് കേരളത്തിന്റെ ട്രാഫിക്കിന്റെ 80 ശതമാനവും എന്ന് അവർ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബസ്, ലോറി തുടങ്ങിയ വാഹനങ്ങൾ പോകുന്ന ഈ നാലായിരം കിലോമീറ്റർ റോഡ് ഡെവലപ് ചെയ്യുകയാണ് നമ്മുടെ ഫസ്റ്റ് പ്രയോറിറ്റി. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഈ സെക്ടറിലായിരിക്കും പണികൾ ഏറ്റെടുക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി. നാരായണൻ : നബാർഡിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ളതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തുമോ; നബാർഡിന്റെ സ്കീമിൽ പുതിയ റോഡുകളും പാലങ്ങളും ഏറ്റെടുക്കുവാൻ സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : വളരെ വ്യത്യസ്തമായ ഒരു ചോദ്യമാണ്. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെപ്പറ്റിയാണ് ചോദ്യം. നബാർഡിനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പ്രത്യേക ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നതായിരിക്കും നല്ലതെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നു.

ശ്രീ. പി. വിശ്വൻ : സർ, റോഡുകളുടെ വികസനത്തോടൊപ്പം റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരവും അത്യാവശ്യമാണ് എന്ന ചർച്ച എല്ലാ ഭാഗത്തു നിന്നും വന്നിട്ടുണ്ട്. അതിന് ഒരു ദേശീയ ചർച്ചതന്നെ ആവശ്യമായി വന്നിരിക്കുകയാണ്. അതുപോലെ റബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉല്പാദനം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ ദേശീയ തലത്തിൽ ഒരു യോഗം വിളിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഒരു പ്രഖ്യാപനം വായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ദേശീയ ചർച്ച നടത്താനും യോഗം വിളിക്കാൻ കേന്ദ്രത്തോട് ആവശ്യപ്പെടാനും സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അതിനെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമാക്കുമോ?

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : സർ, റോഡുകളുടെ ഗുണനിലവാരം മെച്ചപ്പെടുത്തുക എന്നത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. ഇന്നത്തെ റോഡുകൾക്ക് വാഹനങ്ങളുടെ വർദ്ധിച്ച എണ്ണം താങ്ങാൻ കരുത്തില്ല. മുമ്പ് 4 ടണ്ണും 6 ടണ്ണും ഒക്കെ വഹിച്ചിരുന്ന ലോറികൾ, ട്രക്കുകൾ ഇന്ന് ഇരുപതും മുപ്പതും ടണ്ണുമായിട്ടാണ് ഈ റോഡുകളിൽക്കൂടി പോകുന്നത്. പ്രത്യേകിച്ചും 40 ടൺവരെയുള്ള കണ്ടെയ്നറുകൾ. മഴക്കാലത്ത് ഈ റോഡിലൂടെ ഇത്രയും ഭാരമേറിയ വാഹനങ്ങൾ പോകുമ്പോൾ റോഡുകൾ പൊട്ടിപ്പൊളിയുന്നു. ഈ വലിയ ഭാരം താങ്ങാനുള്ള പാകത്തിലല്ല റോഡുകൾ നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത്. റോഡിന്റെ സബ്ഗ്രേഡ് വളരെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലോലമാണ്. അതുകൊണ്ട് ആകെ റീകൺസ്ട്രക്ട് ചെയ്യേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഈ പറഞ്ഞ 4000 കിലോമീറ്ററിലെങ്കിലും പുതുക്കി പണിയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. നാഷണൽ ഹൈവേയും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയും മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുമൊക്കെയുൾപ്പെടെ റീ കൺസ്ട്രക്ട് ചെയ്യണം. അത് വളരെ ചെലവേറിയതാണ്. ഇന്ന് ഒരു കിലോമീറ്റർ 10 ലക്ഷം രൂപയിൽ താഴെ ചെലവാക്കുമ്പോൾ ആലുവ, ചേർത്തല റോഡിൽ ചെയ്തതുപോലെ ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 3 കോടി രൂപയാണ് ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്മെന്റ് ബാങ്കിന്റെ ആ പദ്ധതിയിൽ ചെലവാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഇന്നത്തെ എസ്റ്റിമേറ്റിൽ 3 കോടി എന്നുള്ളത് 5 കോടിയെങ്കിലുമാകും. അത് 4 വരിപ്പാതയായതുകൊണ്ടാണ്. രണ്ട് വരിപ്പാതയാണെങ്കിലും ഒരു രണ്ടര കോടി രൂപ മുടക്കേണ്ടിവരും. അത്തരത്തിൽ റോഡുകൾ പണിതാൽ മാത്രമേ ഈ കാലാവസ്ഥയിലെ മാറ്റങ്ങളെ, അതിവൃഷ്ടിയെ, വെള്ളപ്പൊക്കത്തെയൊക്കെ അതിജീവിക്കാൻ കഴിയൂ. അത്തരത്തിലുള്ള മാറ്റങ്ങളുടെ ഭാഗമാണ് റോഡുകൾ റബറൈസ് ചെയ്യുക എന്നുള്ളത്. റബറൈസ് ചെയ്താൽ റോഡിന്റെ ലൈഫ് ഇരട്ടിയായി വർദ്ധിക്കുമെന്ന് നമ്മുടെ പരീക്ഷണങ്ങൾ തെളിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. മോഡിഫൈഡ് റബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ആദ്യമായി മാർക്കറ്റിൽ എത്തിയിരിക്കുന്നു. അത് വരും വർഷങ്ങളിൽ കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ മുഴുവൻ, പ്രത്യേകിച്ച് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന റോഡുകൾ മുഴുവൻ റബറൈസ്ഡ് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ച് ചെയ്യണമെന്നാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. ദേശീയതലത്തിൽ ചർച്ച വിളിക്കുന്നതിന് കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. പി. വിശ്വൻ</u> : സർ, റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ഖജനാവിലെ പണം ചെലവാക്കുകയാണല്ലോ. ഒരു സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്തണം. റോഡ് പണിയെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങൾക്ക് അറിയാൻ അവകാശമുണ്ട്. ആ അവകാശവും അവസരവും ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കാൻ കഴിയണം. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് ഓരോ ഇനത്തിലും ഉണ്ടാകുന്ന ചെലവ് അതാത് റോഡിന്റെ മുമ്പിൽ എഴുതി പ്രദർശിപ്പിക്കാനുള്ള ഒരു പരിപാടിക്ക് സർക്കാർ മുൻകൈയെടുക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ ഒരു നിർദ്ദേശമാണ്. ഒരു പാലം പണി തുടങ്ങുമ്പോൾ ആ പാലത്തിന്റെ ആകെ എസ്റ്റിമേറ്റ് എത്ര; അതിന് എത്ര ടൺ കമ്പി ഉപയോഗിച്ചു, എത്ര ടൺ സിമന്റ് ഉപയോഗിച്ചു തുടങ്ങുയ വിശദാംശങ്ങൾ അവിടെ ഒരു ബോർഡിൽ എഴുതി വയ്ക്കുന്നത് ഏറ്റവും നല്ലതായിരിക്കും. അതുപോലെ ഓരോ വർക്കുകളെ സംബന്ധിച്ചുമുള്ള വിശദാംശങ്ങൾ പബ്ലിഷ് ചെയ്യാൻ ഗവണ്മെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. എൻ. കണ്ണൻ</u> : സർ, കോർപ്പറേഷൻ നിർമ്മിക്കുന്ന റോഡുകൾക്കും പാലങ്ങൾക്കും നിർബന്ധമായി ടോൾ പിരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; ലാഭകരമല്ലാത്ത റോഡുകളും പാലങ്ങളും നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ ഇതു മുഖേന നിർമ്മിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, കോർപ്പറേഷൻ വായ്പയെടുത്ത് പണിയുമ്പോൾ അത് വയബിളായിരിക്കണം, നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽ മുതലും പലിശയും തിരിച്ചടയ്ക്കേണ്ടതാണ്. റെയിൽവേ മേൽപ്പാലങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ രണ്ട് സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. ഒന്ന്, കഴിഞ്ഞവർഷം തന്നെ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ ബഡ്ജറ്റിൽ 4 കോടി രൂപ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. അതുപോലെ റെയിൽവേയിൽ നിന്നും നമുക്ക് പൈസ തിരിച്ചു കിട്ടേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. റെയിൽവേയുടെ പണം കിട്ടാൻ ഇപ്പോൾ കാത്തു നിൽക്കുന്നില്ല. ആ പണം കിട്ടുമ്പോൾ ഈ ബഡ്ജറ്റ് മണി, റെയിൽവേയുടെ പൈസ, ഇതെല്ലാം ഉപ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യോഗിച്ച് പണം തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ കഴിയും. അത്തരത്തിലുള്ള പ്രോജക്ടുകൾക്കൊഴികെ നമുക്ക് ടോൾ പിരിക്കേണ്ടിവരും.

<u>ശ്രീ. എൻ. കണ്ണൻ</u> : സർ, കോർപ്പറേഷനിലെ ജീവനക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിൽനിന്നും ഡെപ്യൂട്ടേഷനിലാണോ ജീവനക്കാരെ നിയമിക്കുന്നത്; അതോ പുതിയ മേഖലയിൽ നിന്നും ജീവനക്കാരെ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, കൂടുതലായിട്ടും ഡെപ്യൂട്ടേഷനിലായിരിക്കും നിയമിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. കെ.എം. മാണി</u> : സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തിരുവല്ലയിലേയും ചങ്ങനാശ്ശേരിയിലേയും ബൈപ്പാസിനെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കറിയാമല്ലോ, പാലാ നഗരം പുഴയുടേയും കുന്നിന്റേയും ഇടയ്ക്കാണ് കിടക്കുന്നത്. ഇടുക്കി, തൊടുപുഴ മേഖലയിലേക്ക് പോകുന്ന ബസുകളെല്ലാം അതിലേയാണ് പോകുന്നത്. ഇപ്പോഴുള്ള റോഡിനു സമാന്തരമായി ഒരു പുതിയ ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിന് റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷനെ ഏൽപ്പിക്കുന്ന കാര്യം അങ്ങ് പരിഗണിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, പാലായിലെ ഈ ബൈപ്പാസ് സജീവ പരിഗണനയിലാണ്.

<u>ശ്രീ. പി. രാജു</u> : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനത്തെപ്പറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു. വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ കാര്യമാണ്. അതുപോലെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട കോർപ്പറേഷനായിരുന്നു കേരള സ്റ്റേറ്റ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷൻ. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. വർക്കുകൾ ഒരു കാലത്ത് കോൺട്രാക്ടർമാർ എടുക്കാതിരുന്നപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് രൂപീകരിച്ച കോർപ്പറേഷനാണ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷൻ. നിർമ്മാണരംഗത്ത് ഒട്ടേറെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുള്ളതും ഇടക്കാലത്ത് ക്ഷീണിച്ചുപോയ കോർപ്പറേഷനുമാണ്. ആ കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പുനരുജ്ജീവിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ ഇന്ന് രൂപീകരിച്ച് പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം നടത്താൻ ശ്രമിക്കുന്നതുപോലെതന്നെ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിലും കെട്ടിടങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിലും മിനിമം ഒരു 20 ശതമാനം വർക്കെങ്കിലും കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷന് കൊടുക്കുന്നതിനും അത് നടത്തുന്നതിനാവശ്യമായ സ്റ്റാഫിനെ കൊടുക്കാനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ മാത്രം അല്ല റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷനുമുണ്ട്. രണ്ടും ഉണ്ട്. റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ എന്നു പറഞ്ഞാൽ, അവിടെ റോഡുകളും പാലങ്ങളും മാത്രം തീർക്കുകയല്ല. ഉദാഹരണത്തിന് കോട്ടയത്തുനിന്നും കുമരകം വഴി ചേർത്തലയ്ക്കുള്ളവർക്ക് ഇന്ന് ഒരു 100 അടി വീതിയിലുള്ള പാലം മാത്രമല്ല, ഒരു 300 അടി വീതിയിൽ സ്ഥലമെടുത്ത് ടൂറിസത്തിനാവശ്യമായ ഡെവലപ്മെന്റ്. ആ സ്ഥലം ഡെവലപ് ചെയ്ത് ഓക്ഷൻ ചെയ്തുകൊടുത്ത് തിരിച്ചടയ്ക്കുന്ന ഒരു സ്കീമാണ്. കാരണം അതുവഴിയേ പൈസ തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ പറ്റൂ. അതിന് പാരലായി കനാലും ഉണ്ടാകും. അത്തരത്തിൽ ഉള്ള ഒരു 100 കോടി രൂപയുടെ പ്രോജക്ടാണ്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഒരു പൈസയും കോർപ്പറേഷന് മുടക്കാതെ ഈ സ്ഥലം ലേലം ചെയ്ത് കിട്ടുമ്പോൾ മുഴുവൻ തുകയും കിട്ടുമെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അങ്ങനെ ഒരു ഏരിയ ഡെവലപ്മെന്റ് സ്കീമും ഇതിൽപ്പെടുന്നു. അതു കൊണ്ട് ടോൾ കൊണ്ടുമാത്രം ഈ പ്രോജക്ട് മുഴുവൻ നടക്കില്ല. കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷനാണ് ഏറ്റവും വലിയ ഉദാഹരണം. ഈ പണി തീർത്തത് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷനാണ്. കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷൻ ഇന്ന് ലാഭത്തിലേക്ക് വന്നിരിക്കുന്നു. നഷ്ടത്തിൽ കിടന്ന കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷനെ 3 കൊല്ലംകൊണ്ട് ലാഭത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നു. ആ കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷന്റെ വർക്കുകൾ ഇനിയും കുറെ അധികം പെന്റിംഗിലുണ്ട്. അവർക്ക് കുറച്ചു പൈസയും കൂടി കൊടുത്താൽ ആ വർക്കുകൾ തീർത്തുകൊണ്ട് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപ്പറേഷനേയും ശരിയായ നിലയിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. അതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്.

<u>ശ്രീ. കെ. മുഹമ്മദാലി</u> : സർ, ഇരുമ്പനം-കളമശ്ശേരി-നെടുമ്പാശ്ശേരി റോഡ് ഏറ്റെടുക്കുന്ന കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പദ്ധതിയാണ്. നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലുള്ള നിലവാരമുള്ള റോഡ് വളരെയേറെ തന്ത്രപ്രാധാന്യമുള്ള 4 നിര റോഡ് എന്ന നിലയിൽ ഈ പദ്ധതി ഏറ്റെടുത്ത് വളരെ സമയബന്ധിതമായി അതിന്റെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, നെടുമ്പാശ്ശേരി എയർപോർട്ടിന്റെ പണി തീർന്നതോടുകൂടി എറണാകുളത്ത് നമുക്ക് വരുന്നതിന് വളരെ സമയം ലാഭിച്ചിരിക്കുന്നു. ഡൽഹിയിൽനിന്നും നെടുമ്പാശേരിയിൽ എത്താൻ ഡയറക്ട് ഫ്ളൈറ്റിലാണെങ്കിൽ 3 മണിക്കൂർ മതി. പക്ഷെ നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽനിന്നും എറണാകുളത്ത് എത്താൻ ഒരു മണിക്കൂർ വേണം. മാർത്താണ്ഡവർമ്മ പാലം യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് പണിയാനുള്ള ടെന്റർ വിളിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഇതുവരെയുള്ള നടപടിക്രമങ്ങളൊക്കെ മാറ്റിവച്ചുകൊണ്ടാണ്. 3 കൊല്ലംകൊണ്ട് പണി തീർക്കേണ്ട പാലം ഒരു കൊല്ലംകൊണ്ട് തീർക്കണമെന്ന നിലയിൽ ടെന്റർ വിളിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതുപോലെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ് ഇരിമ്പനം-കളമശേരി റോഡ്. അത് 4 വരിപ്പാതയാക്കുന്നതിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ട്, ഒട്ടേറെ വീടുകളൊക്കെ ആ ഭാഗത്തുണ്ട്. അതും ആലോചിക്കുന്നതാണ്. ഏതായാലും നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ റ്റു ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡിൽ തീർച്ചയായിട്ടും തീർക്കും. 4 വരിപ്പാതയാക്കുന്ന കാര്യവും സ്ഥലത്തിന്റെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് ആലോചിക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. സി.പി. ബാലൻ വൈദ്യർ</u> : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഓവർബ്രിഡ്ജ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവൃത്തികൾക്കും സാമ്പത്തികമായി ബുദ്ധിമുട്ടില്ല എന്ന് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. വളരെ പെട്ടെന്ന് പണി തുടങ്ങുമെന്ന് പറഞ്ഞു. പലപ്പോഴും നമ്മുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിന് ഭൂമി സർക്കാരിലേയ്ക്ക് കിട്ടുക എന്ന അക്വിസിഷൻ നടപടി വളരെ കാലതാമസം ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. മന്ത്രി ആഗ്രഹിക്കുന്ന രീതിയിൽ ഇവിടെ പറഞ്ഞ താൽപര്യമനുസരിച്ച് പ്രവൃത്തി വേഗം നടത്തണമെങ്കിൽ ഇതിനാവശ്യമുള്ള ഭൂമി കിട്ടേണ്ടതുണ്ട്. ആ ഭൂമി കിട്ടുന്ന നടപടി ഇന്നത്തെ സാങ്കേതികകുരുക്കുകൾ അഴിച്ചുകൊണ്ട് വളരെ പെട്ടെന്ന് കിട്ടുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ? കോഴിക്കോട് തൊട്ട് കാസർകോട്വരെയുള്ള ഓവർബ്രിഡ്ജ് എന്നു പറഞ്ഞാൽ മണിക്കൂറുകളോളം മനുഷ്യനെ കെട്ടിയിടുന്നതാണ്. അത് വളരെ വേഗം ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കത്തക്ക നടപടികൂടി സ്വീകരിക്കുമോ? കോഴിക്കോട് പട്ടണത്തിൽ കുറെക്കൂടി ഓവർബ്രിഡ്ജുകൾ വരേണ്ടതല്ലേ; അതുകൂടി പരിഗണിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, വളരെ പ്രസക്തമുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ വർക്കുകൾ പലതും തടസ്സപ്പെടുന്നത് ഭൂമി ലഭ്യമല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ വളരെ ദീർഘിപ്പിച്ച് പോകുന്നു. ഇപ്പോൾ തുടങ്ങിവെച്ചാലും ഏഴ് എട്ട് മാസം എടുക്കുന്ന നിലയാണ്. ഇപ്പോൾ ഭൂമി ഉണ്ടെങ്കിൽ നാളെ ടെൻഡർ ചെയ്യാവുന്ന സ്ഥിതിയാണ്. പണം നമുക്ക് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ ലഘൂകരിക്കാനും പരമാവധി സമയം കുറയ്ക്കാനും ഏറ്റവും വേഗം ഭൂമി എടുക്കാനും വേണ്ടി റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷന്റെ കീഴിൽ തന്നെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ യൂണിറ്റുകൾ വേണം എന്ന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ ഭൂമി അഡ്വാൻസായി നാട്ടുകാരിൽ നിന്നും വിട്ടുതരുകയാണെങ്കിൽ കോഴിക്കോട് മേഖലയിൽ ചെയ്യാവുന്നത് ഭൂമി മുൻകൂർ വിട്ടുതരുക, ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾ പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ കിട്ടേണ്ട പണം മുഴുവനും കൊടുക്കും. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട ജനപ്രതിനിധി ഭൂമി ലഭ്യമാക്കിയാൽ നമുക്ക് ഒരാഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽ വർക്കുകൾ ടെന്റർ ചെയ്യാവുന്നതാണ്. അതിനുകൂടി മുൻകൈ എടുക്കണമെന്ന് ഞാൻ അപേക്ഷിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് : സർ, കേരളത്തിൽ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ്സ് എല്ലാം 9,000 കിലോമീറ്റർ ആണെന്നും അതിൽ 80% ട്രാഫിക് 4,000 കിലോമീറ്റർ ആണെന്നും ആ 4,000 കിലോമീറ്റർ ആണ് ഈ കോർപ്പറേഷൻ ടെന്റർ ചെയ്യാൻ പോകുന്നതെന്നും അങ്ങ് പറഞ്ഞു. ഈ സംസ്ഥാനത്തെ മലയോരങ്ങളിൽ ദീർഘകാലമായി യാതൊരുവിധ യാത്രാ സൗകര്യങ്ങളുമില്ല. റോഡുകൾ ഇല്ല, പാലങ്ങൾ ഇല്ല, അങ്ങനെ ബുദ്ധിമുട്ടുകയാണ്. ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ ആന്റണി ഗവൺമെന്റ് മലയോര വികസന അതോറിറ്റി കൊണ്ടുവന്നു. ഇതായിരുന്നു ഉദ്ദേശം. അത് ഈ ഗവൺമെന്റ് തള്ളിക്കളഞ്ഞു. അതുകൊണ്ട് ഈ കോർപ്പറേഷൻ ആ മേഖലയിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൂടി ചെയ്യാൻ, ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ആര്യാടൻ ഒരു കാര്യം ശ്രദ്ധിക്കപ്പെടാതെ പോയിട്ടുണ്ട്. ആദ്യമായി ഒരു ഹിൽ-ഹൈവേ, കാബിനറ്റ് അതിന്റെ അലൈൻമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചത് ഈ ഗവൺമെന്റാണ്. ഹിൽ-ഹൈവേ അലൈൻമെന്റ് പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നു. മലയോരങ്ങളിലൂടെ അത് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ ആയി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുന്നു. അതിന്റെ അലൈൻമെന്റ് റിക്കോർഡുകൾ മുഴുവൻ പരിശോധിക്കും. അതുകൊണ്ട് മലയോരങ്ങൾ ഒഴിവാക്കിയിട്ടില്ല. മലയോരങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ, ശബരിമല ബെൽറ്റ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഭാഗങ്ങളാണ്. നെടുമ്പാശ്ശേരി, കൊടൈക്കനാൽ മേഖല ഉൾപ്പെടെ മലയോരങ്ങളിലൂടെ പാരലൽ ആയിട്ടുള്ള ഈ പ്രധാനപ്പെട്ട തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, ഇടുക്കി, തൃശ്ശൂർ, വയനാട്, നിലമ്പൂർ മേഖല അതെല്ലാം ഉൾപ്പെടെ ആണ് ചെയ്തത്. ആ അലൈൻമെന്റിന്റെ കോപ്പി ഇന്നുതന്നെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ആര്യാടന് നൽകുന്നതാണ്. അത് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. അതുൾപ്പെടെയുള്ള വികസനമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ആര്യാടൻ മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകൾ എന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് ഹിൽ-ഹൈവേ, സ്റ്റേറ്റ്-ഹൈവേ ആണ്. എന്തായാലും കൂടുതലായി വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിനെപ്പറ്റിയിട്ട് കൂടി പഠനം നടത്താവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. എ.സി. ഷൺമുഖദാസ് : സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വായിച്ച ലിസ്റ്റ് നാഷണൽ ഹൈവേയിലുള്ള ഫ്ളൈഓവറുകളുടെ പേരുക

ളാണ് ഇവിടെ ഭൂരിഭാഗം പേരും വായിച്ചത്. നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ഇന്ന് യാത്രാ സമയം ഓരോ മാസം കൂടുന്തോറും കൂടിവരികയാണ്. ഗതാഗതക്കുരുക്കാണ്. അതിൽ പ്രധാന ഘടകം. ബൈപ്പാസുകളുടെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടക്കാത്തതാണ്. തലശ്ശേരിയിൽ 20 കൊല്ലമായി ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടക്കുന്നു. വടകര-കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസുകൾക്ക് 15-18 കൊല്ലമായി ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടക്കുന്നു. അത് നാഷണൽ ഹൈവേ 17-ൽ നാഷണൽ ഹൈവേ 47-ൽ വരുമ്പോൾ ആലപ്പുഴ, കൊല്ലം ഇത്തരം ബൈപ്പാസുകൾ പൂർത്തീകരിച്ചാലേ കാസർകോട് തിരുവനന്തപുരം എടുക്കുന്ന ഓട്ട സമയം രണ്ട് മണിക്കൂർ നേരമെങ്കിലും കുറയ്ക്കാൻ കഴിയൂ എന്നതുകൊണ്ട് റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ഇതിന് പ്രത്യേക പരിഗണന കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ? പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയിട്ടുള്ള 1-ാം റീച്ച് കഴിഞ്ഞ് 2-ഉം 3-ഉം 4-ഉം ഭാഗമാണ്. അത്തരം കാര്യങ്ങൾ തൊട്ട് തൊട്ട് വെയ്ക്കാതെ എടുത്ത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ, അത് പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, കൊല്ലം ബൈപ്പാസിന് 100 കോടി രൂപയാണ് വേണ്ടിയിരിക്കുന്നത്. നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ നോർമൽ ബഡ്ജറ്റിൽ നടക്കില്ല. നമുക്ക് ഒരു വർഷം 50 കോടി രൂപയിൽ കൂടുതൽ കിട്ടുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ബൈപ്പാസുകൾ ബിൽഡ് ഓപ്പറേറ്റ് ആന്റ് ട്രാൻസ്ഫർ സ്കീമിൽ ചെയ്യാൻ കേന്ദ്ര ഉപരിതല ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ ഒരു മാസം മുമ്പ് പുതിയ മന്ത്രി രാജ്നാഥ് സിംഗിനെകണ്ട് ആവശ്യപ്പെട്ടു. അനുവാദം കിട്ടിയാൽ ബി.ഒ.ടി.-യിൽ ഈ വർക്കുകൾ ടെന്റർ ചെയ്യാവുന്നതാണ്. പണി പകുതിയായി നിൽക്കുന്ന കോഴിക്കോട് ബൈപ്പാസ്, അത് ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷമാണ് പണി സ്കീം ആയത്. ആ പണിയും ഏറ്റവും വേഗം പൂർത്തിയാക്കുന്നതാണ്.

<u>ശ്രീ. ആർ ബാലകൃഷ്ണപിള്ള</u> : സർ, ചോദിച്ചതിന് മറുപടിയായി അങ്ങ് ഹിൽ ഹൈവേയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഈ ഹിൽ ഹൈവേയ്ക്ക് വേണ്ടി എന്ത് തുക ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ചെലവാക്കിയിട്ടുണ്ട്; ഈ കൊല്ലം ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ ഹിൽ ഹൈവേയ്ക്ക് വേണ്ടി എന്തു തുക ഉൾപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, കേരളത്തിലെ നാഷണൽ ഹൈവേ എത്ര കൊല്ലമായി ഏറ്റെടുത്തിട്ട്. എൻ.എച്ച്. 77 ഈ മലബാർ മേഖലയിൽ ആകെ രണ്ട് ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡ് 30 കിലോമീറ്റർ ആണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. നാഷണൽ ഹൈവേ ആയത് കൊണ്ടുമാത്രം പണി നടക്കില്ല. അതിനുള്ള ഫണ്ട് കണ്ടെത്തണം. കേരളത്തിലെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളിൽ കഴിഞ്ഞ വർഷം ഈ ഹൈവേയുടെ പല ഭാഗങ്ങളിലും പണി ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൃത്യമായി ഓരോ സ്ഥലം പറയണമെങ്കിൽ നോട്ടീസ് വേണം. ഹിൽ ഹൈവേയുടെ പല ഭാഗങ്ങളിലും പണി നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. മുഴുവൻ തീർക്കണമെങ്കിൽ വളരെ സമയം വേണം. അതുകൊണ്ട് തന്നെയാണ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ പോലുള്ളവ എടുത്തിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ലോകബാങ്ക് സാങ്ഷനു വേണ്ടിയുള്ളത് അവസാന ഘട്ടത്തിൽ എത്തിയിരിക്കുകയാണ്. 2,100 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതി ഭാഗ്യമുണ്ടെങ്കിൽ ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ സാങ്ഷൻ കിട്ടും. അതൊക്കെ ചോദിച്ചതിന്റെ മറുപടിയാണ്. ശ്രീ. ആര്യാടന് അതിൽ എതിർപ്പുണ്ടോ? അനുകൂലമാണെങ്കിൽ ആ അനുകൂലമായ ഘടകം ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ലോക ബാങ്കിന് ബി.ഒ.ടി.30 കോടി രൂപയുടെ പാലം മട്ടാഞ്ചേരി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യിൽ പണി തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. ഒരു കൊല്ലംകൊണ്ട് പൂർത്തിയാകും. ഒറ്റ പൈസ ഗവൺമെന്റിന് മുടക്കില്ല എന്ന് തീറെഴുതി കൊടുത്തു. ഈ ബി.ഒ.ടി. പരിപാടിക്ക് അപ്പുറത്ത് നിന്നും അനുകൂലമാണെന്നാണ് ധരിച്ചിരുന്നത്. മട്ടാഞ്ചേരി പാലം പതിമൂന്നര കൊല്ലത്തേക്ക് ടോൾ പിരിക്കാൻ അനുവാദം കൊടുത്തുകൊണ്ട് ദാമൻ ഇൻഡ്യ കമ്പനി പണികൾ ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നു. 300 കോടി രൂപ. ഒറ്റ പൈസ ഈ ഗവൺമെന്റിന് മുടക്കില്ല. അതുപോലെ 2,100 കോടി രൂപയുടെ വേൾഡ് ബാങ്ക് സ്കീം ഏകദേശം ഏഷ്യാ ഡവലപ്മെന്റ് ബാങ്കിന്റെ ക്ലിയറൻസ് കിട്ടുന്നു. 4,000 കോടി രൂപ, ഈ ഗവൺമെന്റ് സമർപ്പിച്ച പദ്ധതിയാണ്. 1,500 കോടി രൂപ ഇന്ന് റോഡിനുണ്ട്. ഈ പദ്ധതികൾ എല്ലാം കൂടി വരുമ്പോൾ അടുത്ത അഞ്ച് കൊല്ലക്കാലം കൊണ്ട് 4,000 കോടി രൂപ, ഇന്ന് ഒരു വർഷം 90 കോടി രൂപ ചെലവാക്കുന്ന സ്ഥാനത്ത് വർഷം ആയിരം കോടി രൂപ മുടക്കാനുള്ള എല്ലാ പശ്ചാത്തലവും ഈ ഗവൺമെന്റ് ഒരുക്കിയിരിക്കുന്നു. അപ്പോൾ ഹിൽ ഹൈവേയും പണി തീർക്കും. ബഡ്ജറ്റ് ഫണ്ട് കൊണ്ട് നടക്കില്ല എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം മനസ്സിലാക്കിയാണ് റോഡ്സ് ബ്രിഡ്ജസ് കോർപ്പറേഷൻ 1,000 കോടി രൂപയ്ക്ക് വായ്പയെടുക്കാനുള്ള തീരുമാനം എടുത്തത്. അതാണ് കാര്യം. സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് പദ്ധതി സമർപ്പിച്ചു. ഞാൻ ചോദിക്കട്ടെ നബാർഡിൽനിന്നും കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് ഒരു പൈസ വാങ്ങിച്ചിട്ടുണ്ടോ? ഇല്ല. ഇപ്പോൾ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അത് വയബിൾ സ്കീമായി ഈ സംസ്ഥാനത്ത് പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകൾ മുഴുവൻ നന്നാക്കാനുള്ള, പാലങ്ങൾ പുതുക്കി പണിയാനുള്ള പുതിയ പാലങ്ങൾ തീർക്കുന്നതിനുള്ള എല്ലാ പശ്ചാത്തലവും ഒരുക്കും.

<u>ശ്രീ. ആനത്തലവട്ടം ആനന്ദൻ</u> : സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ പാലത്തിനും, റോഡിനും സ്ഥലം കിട്ടാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൊണ്ട് പല പണികളും യഥാസമയം ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല എന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ അഴൂർക്കടവ് പാലത്തിന് സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്ത് വർഷങ്ങളായി അവിടെ കെട്ടിടങ്ങളുമെല്ലാം ഇടിച്ച്പൊളിച്ച് നാട്ടുകാർ കാത്തിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പാലം പണിക്ക് ഇതുവരെ ടെണ്ടർ നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. സി.ആർ.എഫിൽപ്പെടുത്തി ചെയ്യണമെന്നാണ് നേരത്തെ ഉണ്ടായിരുന്ന പ്രൊപ്പോസൽ. ഇപ്പോൾ ആണ് അതിന് നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്. നബാർഡിന്റെ സഹായം കിട്ടിത്തുടങ്ങുന്നു എന്ന്. അത് വീണ്ടും അഴൂർക്കടവ് പാലത്തിന് കാലതാമസം വരുത്തുകയേയുള്ളൂ. യഥാസമയം ചെയ്തുതീർക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് സി.ആർ.എഫിൽപ്പെടുത്തിത്തന്നെ വർക്ക് ടെണ്ടർ ചെയ്യുന്നതിന് അടിയന്തിര നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>മി. സ്പീക്കർ</u> : ഓർഡർ, ഓർഡർ, രാജകുടുംബാഗങ്ങൾ സന്ദർശനം കഴിഞ്ഞ് മടങ്ങുകയാണ്. മഹാരാജാവിനും, കുടുംബാംഗങ്ങൾക്കും നിയമസഭയുടെ നന്ദി, നമോവാകം.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ)

2 (*92) എൻട്രൻസ് പരീക്ഷാ പരിഷ്കാരങ്ങൾ

<u>ശ്രീ. എം.കെ. മുനീർ</u> :
<u>ശ്രീ. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള</u> :
<u>ശ്രീ. സി. മൊയിൻകുട്ടി</u> :
<u>ശ്രീ. സി.ടി. അഹമ്മദ് അലി</u> :

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly